Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3875

19. 01. 89

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kretkowski, Daubertshäuser, Antretter, Bamberg, Ewen, Faße, Gerster (Worms), Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Dr. Niese, Pauli, Purps, Steinhauer, Weiler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/3557 —

Zum kombinierten Verkehr Schiene/Straße

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 18. Januar 1989 – A 14/26.70.00 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung des nationalen und internationalen kombinierten Verkehrs Schiene/Straße nimmt weiter zu. Das gut ausgebaute Fernstraßennetz der Bundesrepublik Deutschland ist nicht mehr unbeschränkt erweiterungsfähig, um Verkehrswachstum zu bewältigen. Die Durchführung von Ferntransporten in Transportketten, d. h. unter bestmöglicher Nutzung der jeweils arteigenen Vorteile von Schiene und Straße, entlastet die Straße, erhöht die Verkehrssicherheit, fördert den Umweltschutz, schont die Ressourcen und verbessert den Verkehrsfluß. Wegen der zu erwartenden hohen Zuwachsraten im internationalen Warenaustausch in den Jahren bis 2000 gewinnt insbesondere der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr zunehmend an Gewicht. In den kombinierten Verkehr ist auch die Binnenschiffahrt einzubeziehen.

Die Bundesregierung – wie auch der Deutsche Bundestag – haben alle am Transport Beteiligten wiederholt aufgefordert, ihre Zusammenarbeit im kombinierten Verkehr zu verstärken. Dabei müssen die Partner dieses Verkehrs auf die Stetigkeit und Leistungsbereitschaft des anderen vertrauen können. Dies ist zugleich eine wesentliche Voraussetzung dafür, daß sich auch privates Kapital im kombinierten Verkehr engagiert, insbesondere in den Bereichen Umschlag, Spezialwaggons und Straßenzustellung.

In den ersten 9 Monaten des Jahres 1988 hat der Huckepackverkehr um insgesamt 13 Prozent zugenommen, wobei der grenzüberschreitende Huckepackverkehr um 22 Prozent und der Binnenverkehr um 6,5 Prozent anstieg. Der Verkehr mit beladenen Containern verzeichnete in den ersten 7 Monaten des vergangenen Jahres ein Wachstum von 3,5 Prozent. Damit hielt die positive Entwicklung auch im vergangenen Jahr an.

1. Welche quantitativen und qualitativen Auswirkungen der geplanten Liberalisierungsmaßnahmen der EG erwartet die Bundesregierung im Hinblick auf
   - Verkehrsteilung, insbesondere auf den KV-Schiene-Straße,
   - Verkehrstarife,
   - Verkehrskapazitäten,
   - wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen?

Die im Vorgriff auf eine europäische Lösung von der Bundesregierung geplante Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für in- und ausländische Lkw ab 1990 ist ein entscheidender Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr.

Mehrere wissenschaftliche Gutachten, die die einzel- und gesamtwirtschaftlichen Folgen von Liberalisierungsmaßnahmen bei der Schaffung des gemeinsamen Verkehrsmarktes untersucht haben, ohne allerdings die Straßenbenutzungsgebühr einzubeziehen, machen die Auswirkungen im Hinblick auf die genannten Bereiche im wesentlichen abhängig vom Grad der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern.

2. Welche Übereinkünfte sind mit den anderen europäischen Bahnen bezüglich des KV vor dem Hintergrund eines gemeinsamen europäischen Binnenmarktes getroffen bzw. geplant?

Die Zusammenarbeit mit den europäischen Bahnen im kombinierten Verkehr (KV) erfolgt auf verschiedenen Ebenen:

- Im Rahmen der UIC (bisher besteht ein besonderer Ausschuß für den KV),
- im Großcontainerverkehr durch die Vermarktung über die Firma Intercontainer (Genossenschaft belgischen Rechts, beteiligt sind 23 Bahnen),
- im Huckepackverkehr durch die Zusammenarbeit der Bahnen und Huckepackgesellschaften im Rahmen von Interunit (Zusammenschluß von Bahnen und Huckepack-Gesellschaften).

In der EG hat sich die Gruppe der 12 Eisenbahngesellschaften organisiert. Die Bundesregierung erwartet, daß auf der Grundlage einer von dieser Gruppe durchgeführten Studie „KLV-Europa", die im Herbst 1989 vorliegen soll, weitere Aktivitäten entwickelt werden.

Daneben finden bilaterale Abstimmungen der Bahnen statt mit dem Ziel, den kombinierten Verkehr relationsbezogen zu verbessern.

3. Auf welche Erfahrungen über die Wirkung von Liberalisierungsmaßnahmen der Jahre 1961 ff. kann die Bundesregierung zurückgreifen im Hinblick auf
   - Verkehrsteilung,
   - Verkehrstarife,
   - Verkehrskapazitäten,
   - wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen?

Die sogenannte kleine Verkehrsreform im Jahre 1961 brachte im Bereich des Güterkraftverkehrs eine Reform des Tarifbildungsverfahrens und weitere kleinere Änderungen ohne Liberalisierungswirkungen.

Entsprechendes gilt auch für das folgende GüKG-Änderungsgesetz von 1964, da dort Anliegen des landwirtschaftlichen Bereiches verwirklicht wurden.

Bedeutsame Liberalisierungseffekte sind von der Einführung der Sonderabmachung (6. Novelle 1969) und vor allem von der Erleichterung der Anwendungsvoraussetzungen von Sonderabmachungen im Seehafenhinterlandverkehr (1986) ausgegangen. Dadurch sollte die Wettbewerbsposition der deutschen Seehäfen gestärkt werden. Die Anzahl der Sonderabmachungen ist erheblich angestiegen. Über 80 % des gewerblichen Seehafenhinterlandverkehrs werden inzwischen über Sonderabmachungen abgewickelt. Die Frachteinnahmen je Tonne lagen z. B. 1987 bei Sonderabmachungen um ca. ⅓ niedriger als bei Abrechnung nach Seehafen-Ausnahmetarif. Das Verkehrsvolumen im Seehafenhinterlandverkehr auf der Straße ist infolge der letzten Änderung der Sonderabmachungsvoraussetzungen erheblich angestiegen. Allerdings ist auch das Aufkommen der Schiene im Containerverkehr deutlich gewachsen. Auf die Verkehrsteilung, insbesondere das Containeraufkommen der Deutschen Bundesbahn im Überseeverkehr der deutschen Seehäfen, hat sich deshalb diese Entwicklung nicht nachteilig ausgewirkt. Nachteilig beeinflußt wurden jedoch die Einnahmen der Bundesbahngesellschaft Transfracht GmbH.

4. Von welcher Zielprojektion für den KV geht die Bundesregierung aus?

Die Deutsche Bundesbahn betreibt den kombinierten Verkehr in eigener unternehmerischer Verantwortung. Sie geht von den Mengenzielen

21 Mio. t/J. im Jahre 1990 und
45 Mio. t/J. für das Jahr 2000

aus. Die Bundesregierung erwartet jedoch, daß das Mengenziel für das Jahr 2000 von der Deutschen Bundesbahn und den Verkaufs- und Betriebsgesellschaften des kombinierten Verkehrs, der Transfracht GmbH, DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene/Straße) und der Kombiverkehr KG, im Lichte der Ergebnisse des KV-Strategieprogramms (vgl. Frage 12) und im Hinblick auf die bisherigen Erfolge des neuen Organisationskonzepts KLV 88 überprüft und gegebenenfalls aufgestockt wird.

5. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Zielprojektion der Bundesregierung und der Unternehmensplanung der Deutschen Bundesbahn für den KV?

Vergleiche Antwort zu Frage 4.

Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Planung, insbesondere hinsichtlich

– Infrastruktur (Neubau, Ausbau, Modernisierung der Terminals),
– Wagenbeschaffung,
– Terminal-Organisation

auf ihre Ziele ausgerichtet. Die Bundesregierung unterstützt Investitionsplanungen der Deutschen Bundesbahn durch die Bereitstellung der entsprechenden Mittel im Bundesverkehrswegeplan und durch ordnungspolitische Maßnahmen wie z. B. Befreiung von Kfz-Steuern, Befreiung vom Sonntagsfahrverbot, Ausnahmen von Gewichtsbeschränkungen.

6. Welche gesamtwirtschaftlichen, verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Kriterien legt die Bundesregierung ihrer Zielprojektion für den KV zugrunde?

Nach den Vorstellungen der Bundesregierung soll die Deutsche Bundesbahn den KV kostendeckend betreiben. Der KV ist eine bedeutsame Chance der Bahn, am Transport höherwertiger Güter teilzuhaben. Gleichzeitig kommt ihm eine wichtige Rolle bei der Straßenentlastung, insbesondere im Alpentransit, zu. Dazu muß sich der KV qualitativ, zeitlich und preislich am Bedienungsstandard der Straße orientieren.

7. Wie haben sich Kosten und Erlöse im KV der Deutschen Bundesbahn von 1980 bis 1987 entwickelt?

Wirtschaftliches Ergebnis des KLV nach Angaben der DB in Mio. DM

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
Erlöse	488,12	510,04	538,29	604,05	640,50	658,08	666,29
Selbstkosten	669,58	696,18	731,44	828,43	926,42	981,84	1 061,31
Kostenunterdeckung	181,46	186,14	193,15	224,38	285,92	323,76	395,02

Die Selbstkosten enthalten auch die leistungsabhängigen und -unabhängigen Anteile der Fahrwegkosten sowie andere Fixkostenanteile des Güterverkehrs.

8. In welchem Umfange hat die Bundesregierung Abgeltungen sowie Investitions- und Betriebszuschüsse für den KV geleistet
   - für Investitionen in Umschlagknoten,
   - für Fahrzeuge des KV,
   - sonstige Zwecke des KV?

Die Bundesregierung hat als Ausgleich für den im KLV entstandenen Betriebsverlust folgende Zahlungen geleistet (1981 bis 1985 am Kostendeckungsgrad bemessen, 1986 und 1987 pauschale Zuweisung):

1981	89,2 Mio. DM
1982	118,4 Mio. DM
1983	121,0 Mio. DM
1984	142,9 Mio. DM
1985	155,2 Mio. DM
1986	100,0 Mio. DM
1987	100,0 Mio. DM
1988	80,0 Mio. DM

(Rechtsgrundlage: EWG-Verordnung 1191/69).

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1985 sind für den Ausbau des kombinierten Verkehrs im Zeitraum von 1986 bis 1995 insgesamt 716 Mio. DM vorgesehen. Davon entfallen auf

1. den Ausbau beziehungsweise Neubau von Umschlagbahnhöfen ca. 690 Mio. DM,
2. sonstige Zwecke des kombinierten Verkehrs ca. 26 Mio. DM.

Für Fahrzeuge des KV wurden bislang keine Investitionszuschüsse geleistet.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die gesamtwirtschaftliche Bedeutung und den sozialen Nutzen des KV im Hinblick auf seinen Beitrag
   - zur Verminderung der Luftverschmutzung,
   - zur Verminderung der Gewässerverschmutzung,
   - zur Verminderung der Bodenzerstörung,
   - zur Verminderung des Lärms,
   - zur Verminderung der Unfallkosten,
   - zur Verminderung der Investitions- und Unterhaltungskosten im Straßenverkehr,
   - zur Verminderung des Verbrauchs an nichtregenerierbarer Energie,
   - zur Verminderung der Stauungskosten?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß sich der KV auf die in der Frage genannten Bereiche günstig auswirkt.

10. Von welchen realen und monetären Größenordnungen der Nutzenbeiträge der in Frage 8 genannten Faktoren geht die Bundesregierung aus?

Die Bundesregierung beurteilt die Nutzenbeiträge als bedeutsam. Zahlenmäßige Größenordnungen können nicht pauschal angege-

ben werden, sondern hängen von Art und Umfang der Vorhaben im Bereich des KV ab.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Untersuchung über die gesamtwirtschaftlichen und sozialen Bewertungsmaßstäbe für den KV zu vergeben?

Derzeitig beabsichtigt die Bundesregierung nicht, eine Untersuchung über die gesamtwirtschaftlichen sozialen Bewertungsmaßstäbe für den KV zu vergeben.

Das Programm für den Ausbau der Terminals für den kombinierten Verkehr im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1985 wurde auf der Grundlage einer Bewertung der Terminals nach einzel- und gesamtwirtschaftlichen sowie regionalpolitischen Kriterien erstellt.

12. Warum hat die Bundesregierung keine Fortschreibung und Aktualisierung der im Auftrag des BMV im Jahre 1981 erstellten Studie: „Gütertransportsystem für den Kombinierten Verkehr; Probleme, Alternativen, Chancen" vornehmen lassen?

Beabsichtigt die Bundesregierung, eine derartige Studie in Kürze zu vergeben?

Die Deutsche Bundesbahn betreibt den KV in eigener unternehmerischer Verantwortung. Als Fortsetzung der Studie von 1981 im Auftrag des BMV kann das „KV-Strategieprogramm" angesehen werden, das sich mit den Themenschwerpunkten: Marktlogistik, Produktion im Netz der Deutschen Bundesbahn und Terminal befaßt. Es wird vom Forschungskonsortium Kombinierter Verkehr betreut, an dem neben der Deutschen Bundesbahn die Kombiverkehr KG, die Transfracht GmbH und DUSS beteiligt sind. Das „KV-Strategieprogramm" wird vom Bundesministerium für Forschung und Technologie gefördert. Die Bundesregierung beabsichtigt zur Zeit nicht, weitere Studien im KV zu vergeben.

13. Welche Wirkungen haben sich aus dem Investitionsprogramm zur Förderung des KV und des Gleisanschlußverkehrs 1968 bis 1972 („Leber-Plan") für die Entwicklung des KV ergeben?

Für das Programm sind für die Jahre 1969 bis 1972 jeweils 250 Mio. DM, d. h. insgesamt 1 Mrd. DM veranschlagt worden. 5 742 Anträge auf Einzelvorhaben wurden eingereicht, davon wurden 2 271 positiv entschieden. Von den Antragstellern wurde im jeweiligen 10jährigen Kontrollzeitraum insgesamt eine Soll-Entlastung des Straßengüterverkehrs von 155,4 Mrd. tkm angeboten. Die erreichte (IST-)Entlastung des Straßengüterverkehrs betrug 118,4 Mrd. tkm, was einem Erfüllungsgrad von 76 Prozent entspricht. Davon entfallen auf den

Gleisanschlußverkehr in Mrd. tkm

angebotene Entlastungen	147,0
IST-Entlastung	111,5
Erfüllungsgrad	75,8 v. H.

kombinierten Verkehr in Mrd. tkm

angebotene Entlastungen	8,4
IST-Entlastung	6,9
Erfüllungsgrad	82,0 v. H.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung eine gesetzliche Absicherung eines künftigen langfristigen Investitionsprogramms für den KV?

    Ist die Bundesregierung bereit, einen Gesetzesvorschlag einzubringen?

Eine gesetzliche Festlegung der Investitionen wäre der raschen Anpassung von Ausbau und Neubau an die Marktentwicklung hinderlich. Im übrigen würde das Investitionsprogramm die öffentlich-rechtliche Durchsetzung der Vorhaben nicht erleichtern. Die Bundesregierung beabsichtigt daher nicht, einen Gesetzesvorschlag einzubringen.

15. Ist die Bundesregierung bereit, der besseren Auslastung der bestehenden Verkehrswegekapazitäten im Sinne der Verknüpfung von Verkehrssystemen Schiene und Straße einen erheblich höheren Rang einzuräumen, als dies bisher der Fall war?

Die Bundesregierung hält die im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 1985 beschlossenen Maßnahmen zum Ausbau der Terminals für den Kombinierten Verkehr für ausreichend. Daneben wird der Kombinierte Verkehr ordnungspolitisch gefördert (vgl. Frage 5).

16. Welche Konsequenzen aus dem Entschließungsantrag des Europäischen Parlaments (Dokument 2-1151/84) wird die Bundesregierung im Hinblick auf den europaweiten KV ziehen?

Die Errichtung von integrierten Transportzentren, mit der sich der Entschließungsantrag des Europäischen Parlaments befaßt, liegt in der Planungszuständigkeit der Gemeinden und ist im übrigen Angelegenheit der Verkehrswirtschaft. Bisher gibt es auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nur wenig Erfahrungen mit derartigen Transportzentren oder Güterverteilzentren.

Erst wenn ausreichende Erfahrungen hierzu vorliegen, kann sich die Bundesregierung zu dem Entschließungsantrag des Europäischen Parlaments äußern.

17. Wo liegen nach Auffassung der Bundesregierung die verkehrlichen Schwachstellen in der Transportkette vom Versender zum Empfänger? Welche Schwierigkeiten gibt es bei den Grenzübergangsstellen?

Die wesentlichen Schwachstellen sind die Umschlagplätze, in denen ein Höchstmaß an Planung, Organisation und Präzision der Arbeitsabläufe erforderlich ist. In einer Vielzahl von Umschlagplätzen gibt es derzeit Engpässe und Probleme im Zu- und Ablauf, vor allem wenn sie im Stadtinnern liegen. Die zusätzlichen Kosten, die sich für die Straßenverkehrsunternehmen bei Nutzung des KV an diesen Engpässen und aus ungünstiger Lage von Umschlagbahnhöfen ergeben, sind ein wesentlicher Grund dafür, daß die DB keine kostendeckenden Preise für den Schienentransport erzielen kann. Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes im Bereich KV sollen diese Schwachstellen abbauen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr wirkt sich nachteilig aus, daß vielfach Grenzkontrollen, insbesondere bei Gütern, die einer veterinär- und phytosanitären Abfertigung unterliegen, aufgrund bestehender Vorschriften weiterhin nur an der Grenze stattfinden dürfen und damit viele Güter für die Abwicklung im KV noch nicht in Frage kommen.

18. Hat die Bundesregierung während ihrer Präsidentschaft in der EG ein europaweites Förderungsprogramm für den KV, insbesondere für den Nord-Süd-Verkehr, in Gang gesetzt?

Die Bundesregierung hat sich während ihrer Präsidentschaft in der EG intensiv für die Verabschiedung des Mandats für die Verhandlungen mit den Alpentransitländern Österreich und Schweiz sowie mit Jugoslawien eingesetzt (EG Dok. 10 203/88 TRANS 188). Außerdem ist sie für die grundsätzliche Zulässigkeit von Betriebsbeihilfen in besonderen Fällen des kombinierten Verkehrs, wie zum Beispiel im Alpentransit, eingetreten.

19. Welche zusätzlichen Knotenpunkte sollten nach Auffassung der Bundesregierung für den Container- und/oder Huckepack-Verkehr ausgehustet werden?

Der Bedarf zusätzlicher Umschlagplätze ergibt sich aus der Nachfrage am Markt. Sie ist nur von der Deutschen Bundesbahn und den Verkaufsgesellschaften Kombiverkehr und Transfracht zu beurteilen.

In den Bundesverkehrswegeplan 1985 ist ein Investitionsprogramm für den KV aufgenommen worden. Das Programm sieht für den Neu- und Ausbau der Umschlagbahnhöfe für den KV Investitionsmittel in Höhe von 716 Mio. DM vor. Die derzeitigen Verhandlungen mit Österreich und Italien wegen des Ausbaues eines kombinierten Verkehrs über die Alpen können dazu führen, daß zusätzliche Umschlagplätze zu den im Bundesverkehrswegeplan genannten hinzukommen müssen.

20. Bestätigt die Bundesregierung die Auffassung, daß in strukturschwachen Regionen wie in Gebieten mit durchgreifendem Strukturwandel zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen auch eine angemessene Ausstattung mit Einrichtungen des KV notwendig ist?

Die Verkehrsnachfrage ist eine von wirtschaftlichen und wirtschaftsstrukturellen Entwicklungen abgeleitete Nachfrage. Einrichtungen des kombinierten Verkehrs sind daher nur dort sinnvoll und wirtschaftlich, wo eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist. Nur in diesen Fällen können sie Arbeitsplätze schaffen und sichern.

In strukturell schwächeren Räumen können Umschlaganlagen auch dann sinnvoll sein, wenn damit verkehrliche Bedürfnisse mit vertretbarem Aufwand abgedeckt und Konzentrationsprozesse der Schienenbedienung unterstützt werden können.

21. Warum sind in der Bundesrepublik Deutschland noch große Gebiete und wichtige Städte nicht ausreichend mit Einrichtungen des KV versorgt?

Das Angebot des KV deckt die Bundesrepublik Deutschland flächendeckend ab (vergleiche die als Anlage beigefügte Karte). Alle wichtigen Wirtschaftsräume sind mit Einrichtungen des KV versorgt. Dies schließt jedoch nicht aus, daß an wenigen Stellen zusätzliche Kapazitäten zu schaffen oder vorhandene Kapazitäten zu erweitern sind, sofern die Nachfrage dies erfordert.

22. Wie ist der Sachstand hinsichtlich der Durchführung von Planfeststellungsverfahren in bezug auf die Ausbaumaßnahmen für den KV?

Obwohl dem KV in der öffentlichen Diskussion im Interesse der Umwelt große Bedeutung beigemessen wird, wird sein Ausbau im jeweiligen Einzelfall von betroffenen Bürgern und von Bürgerinitiativen wesentlich behindert. Diese Widerstände behindern schon Planung und Vorentwürfe und setzen verstärkt bei Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren ein. Sie haben bisher schon dazu geführt, daß wegen Verzögerungen von Ausbau und Neubau fast alle Anlagen des kombinierten Verkehrs überfüllt sind. Sie verursachen unnötige Kosten, weil Rangiervorgänge und lange Wartezeiten anfallen. Damit nimmt die Konkurrenzfähigkeit des KV gegenüber dem durchgehenden Straßentransport ab.

23. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, die Verfahren zu beschleunigen?

In einer Reihe von Fällen sind Verfahrensbeschleunigungen denkbar, sie werden zur Zeit untersucht.

Als Beitrag der Deutschen Bundesbahn wäre eine Verstärkung der Planungskapazitäten und die Einschaltung privater Planungsbüros vor Ort in die Begleitung von Planfeststellungsverfahren denkbar. Die Bundesregierung hat die Deutsche Bundesbahn zur Prüfung dieser Vorschläge aufgefordert.

24. Welche nationalen und europäischen Maßnahmen erwägt die Bundesregierung, um die sozialen Kosten des Lkw-Verkehrs stärker als bisher den Verursachern anzulasten?

    Welche europäischen Initiativen plant sie in dieser Hinsicht?

Die EG-Kommission hat einen Vorschlag zur Anlastung der Wegekosten nach dem Territorialitätsprinzip vorgelegt. Danach sollen durch Einführung einer in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich hohen Straßenbenutzungsgebühr schwere Lkw zur Deckung der Wegekosten im jeweils befahrenen Land beitragen.

Die Bundesregierung unterstützt den Vorschlag der EG-Kommission in seiner Grundtendenz. Es ist jedoch nicht absehbar, ob im Rat der EG rechtzeitig eine Einigung über den Vorschlag gelingt. Deshalb bereitet die Bundesregierung als nationale Zwischenlösung die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für in- und ausländische Lkw, befristet von Anfang 1990 bis Ende 1993 vor. Neben der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen in- und ausländischem Güterkraftverkehr sowie zwischen Straße und Schiene ist es Ziel dieser Maßnahme, eine der Nutzung angemessenere Beteiligung des Schwerlastverkehrs an den Kosten der Straßen herzustellen.

Das Ziel einer europäischen Lösung wird durch die Vorbereitung einer an den Grundsätzen des Vorschlages der EG-Kommission orientierten befristeten nationalen Zwischenlösung bekräftigt.

25. Welche Förderung will die Bundesregierung den privatwirtschaftlich organisierten multimodulen Dienstleistungszentren (integrierte Güterverkehrszentren) an den Knotenpunkten des KV angedeihen lassen?

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

26. Welche technischen und ökonomischen Forschungsschwerpunkte sieht die Bundesregierung im KV?

    Welche Projekte und Ausgaben sind geplant?

Die Bundesregierung sieht als technischen Forschungsschwerpunkt die Entwicklung einer Technik für den horizontalen Umschlag von Sattelaufliegern an, da im grenzüberschreitenden Verkehr nur wenige ausländische Sattelfahrzeuge über Sonderausrüstung zum Umschlag mit dem Kran verfügen. Die Realisierung dieser Forschungsaufgabe ist Angelegenheit der Deutschen Bundesbahn oder der Nutzer des kombinierten Verkehrs.

27. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation im Bereich der Ganzzug- und Streuverkehrssysteme?

Die Situation im Ganzzugsverkehr wird von der Deutschen Bundesbahn für die Zukunft positiv beurteilt. Es ist zwar zu erwarten, daß die Transportmengen in einigen Märkten (zum Beispiel Kohle, Eisenerz) zurückgehen werden. Die Deutsche Bundesbahn geht jedoch davon aus, daß die Verluste durch Verkehrssteigerungen in den wachsenden Märkten (zum Beispiel chemische Erzeugnisse) aufgefangen werden können. Teilweise werden aber auch Mengen von Einzelwagen (Streuverkehr) auf den Ganzzug verlagert.

Im Streuverkehrssystem (Einzelwagenverkehr) kann die Deutsche Bundesbahn am Markt nur bestehen, wenn sie kostengünstigere und kundengerechtere Angebote macht. Dies ist nicht umfassend, sondern nur auf den Einzelfall bezogen möglich. Dabei muß die Deutsche Bundesbahn sich auf die eisenbahnspezifischen Systemstärken konzentrieren, zum Beispiel auf die Verbindung aufkommensstarker Punkte (zum Beispiel große Bahnhöfe und große Gleisanschlüsse der Wirtschaft). Je geringer allerdings das Aufkommen der Punkte wird und je dünner die Verkehrsströme zwischen den Punkten sind, desto weniger kann der konventionelle Einzelwagenverkehr als Angebot im Wettbewerb bestehen. Hier bietet sich unter Umständen der kombinierte Verkehr oder neue Transporttechniken, wie der Road-Railer, als Alternative an.

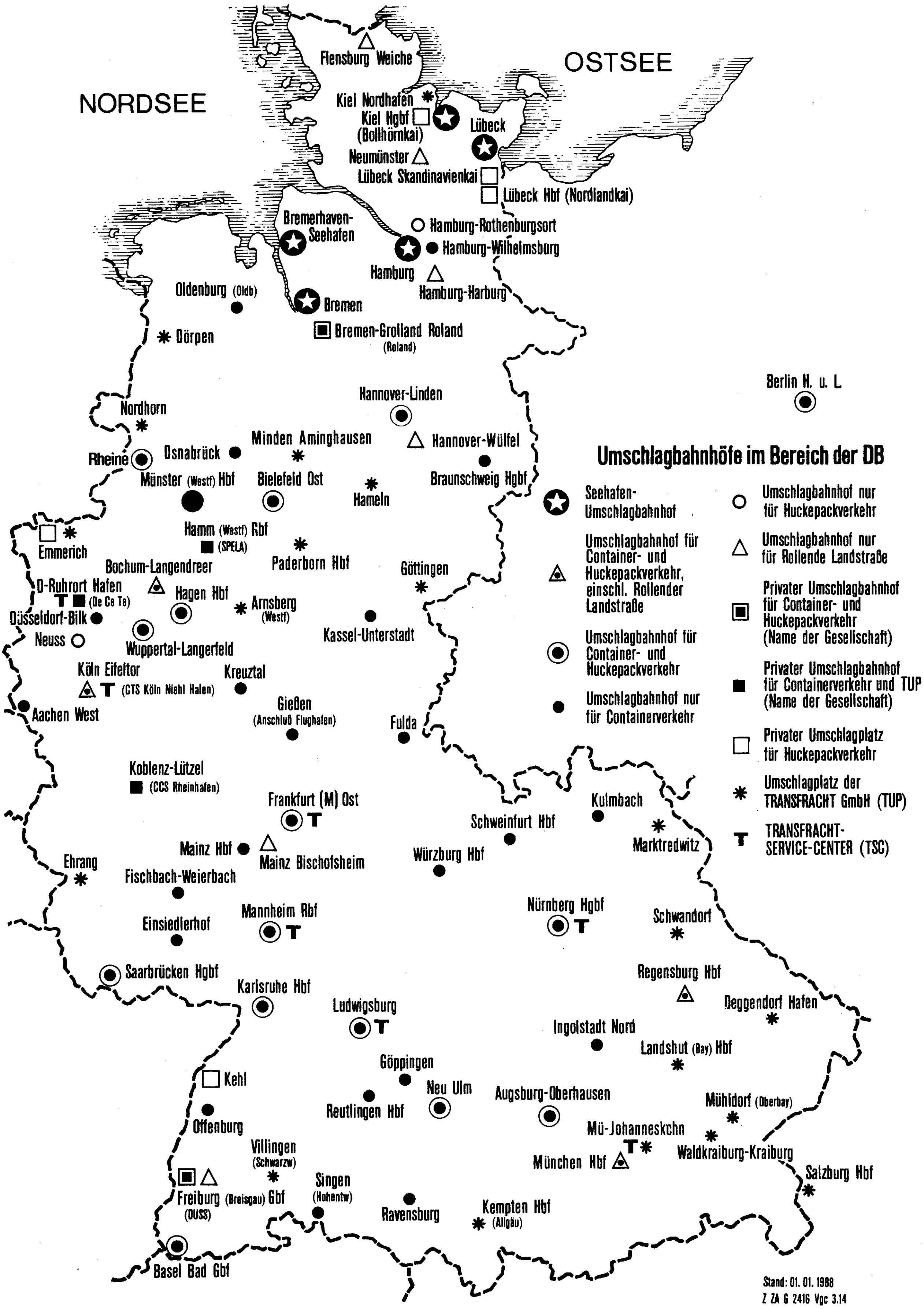
28. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zum Ausbau und zur speziellen Förderung dieser Systeme, insbesondere der Förderung der Streuverkehre?

Die wirtschaftlichste Art der Schienenbeförderung liegt beim Transport in Ganzzügen oder in Wagengruppen. Die Deutsche Bundesbahn befördert aber immer noch etwa 40 Prozent ihrer Schienentransporte im Einzelwagenverkehr. Diese Art der Beförderung ist durch notwendige Sammlung, Umstellung und Verteilung der Güterwagen mit einem hohen Aufwand an Personal und Sachmitteln verbunden und damit sehr kostenintensiv.

Die Deutsche Bundesbahn prüft nach den DB-Leitlinien in eigener Zuständigkeit laufend, ob neben dem üblichen kombinierten Verkehr auch andere Systemtechniken des kombinierten Verkehrs eine qualitativ bessere und wirtschaftlichere Bedienung des Streuverkehrs ermöglichen und prüft dabei auch die Möglichkeiten einer Kooperation mit dem Lkw.

Anlage

Kombinierter Ladungsverkehr



Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333